Azevedo, Policarpo de
Situacao da Marinha de Guerra

POLYCARPO DE AZEVEDO
Capitão de fragata

SITUAÇÃO DA MARINHA DE GUERRA

CONFERENCIA PREPARATORIA DO CONGRESSO NACIONAL

LIDA NA

LIGA NAVAL PORTUGUESA

EM

2 DE ABRIL DE 1910

LISBOA
IMPRENSA NACIONAL
1910

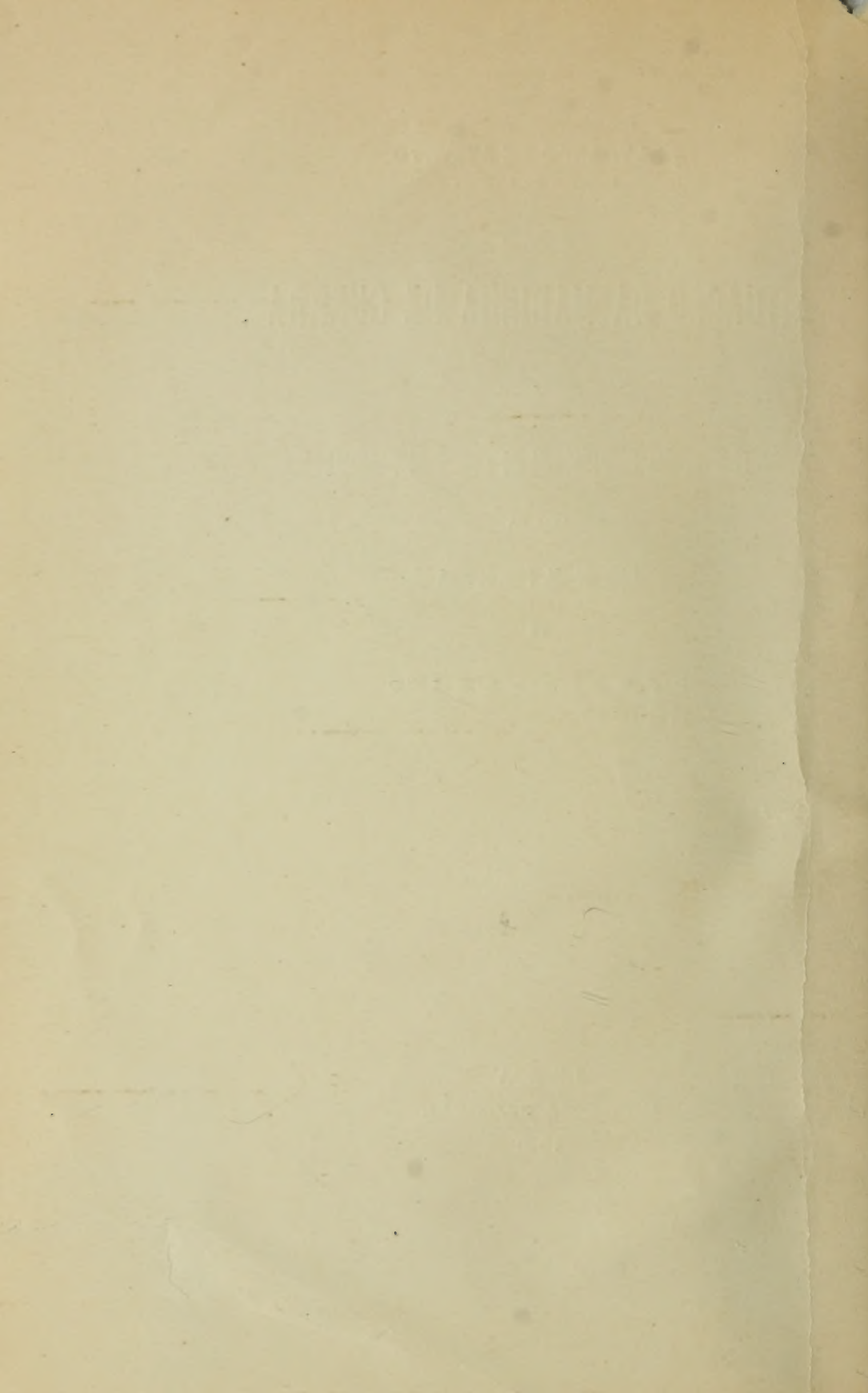
POLYCARPO DE AZEVEDO
Capitão de fragata

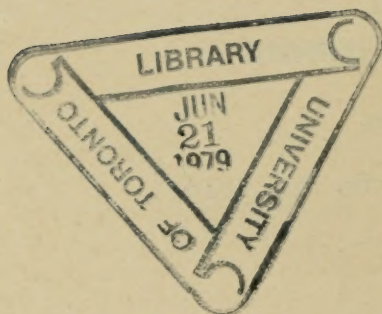
SITUAÇÃO DA MARINHA DE GUERRA

CONFERENCIA PREPARATORIA DO CONGRESSO NACIONAL

LIDA NA

LIGA NAVAL PORTUGUESA

EM

2 DE ABRIL DE 1910

LISBOA
IMPRENSA NACIONAL
1910

SITUAÇÃO DA MARINHA DE GUERRA

Preambulo

Eleito pelo Club Militar Naval presidente da commissão de redacção dos seus *Annaes*, unicamente para presidir ao pequeno numero de meus camaradas que se encarregam de dirigir a revista mensal publicada por aquella aggremiação, para trazer os seus socios ao corrente do movimento das principaes marinhas estrangeiras e para diffundir num meio restricto o trabalho dos mais estudiosos, não contava que por esse facto viesse a ser eu o representante ou porta-voz da Marinha de guerra num Congresso da importancia do que vae realizar-se.

O Club Militar Naval encarregou a commissão de redacção de propor á sua assembleia geral a these que lhe foi pedida para o Congresso e que, depois de demorada discussão, foi definitivamente approvada e é a que hoje venho aqui apresentar.

Já nessa discussão reconheci como superior ás minhas forças a tarefa que me tinham imposto. Quando no mês passado a commissão organizadora do Congresso me dirigiu o amavel convite que me trouxe hoje aqui, não o pude recusar; mas devo dizer que o acceitei com reluctancia e muito pesar, porque com franqueza desejaria ver neste logar, occupando-se do assunto, quem reunisse predicados que eu não tenho, desejo este meu tanto mais legitimo quanto, apaixonado pela Marinha de guerra e com a convicção profunda da sua necessidade, considero o assunto de tal importancia, que sinto deveras não ver quem reuna á eloquencia e aos dotes oratorios, que

nunca tive, a autoridade que dão eminentes serviços prestados ao país no desempenho de elevados cargos ou uma situação preponderante na politica, onde nunca militei.

Nunca fui orador, tenho-me limitado na vida official simplesmente ao desempenho de commissões da minha profissão, e, avesso á politica, conhecem-me quasi só os meus camaradas, que esses mesmos com certeza, quando me elegeram para a commissão de redacção do Club Militar Naval, não foi de certo com a intenção de que eu viesse a ser quem os representasse em trabalhos d'esta magnitude.

E repito a V. Ex.ª, Sr. Presidente, e a V. Ex.ªs, que eu, mais do que ninguem, tenho d'isso verdadeiro pesar, porque, no estado a que chegou a Marinha de guerra, era indispensavel que estivesse aqui *quem fosse ouvido*.

Digo-o sem falsa modestia, conhecendo a responsabilidade da tarefa que me impuseram e que acceitei simplesmente porque o amor de classe e o patriotismo venceram em mim a reluctancia: o espirito de classe, que talvez para alguem torne suspeitas as minhas palavras, mas de que eu, posso-o garantir, não me deixarei suggestionar, procurando apresentar uma exposição desapaixonada e imparcial com a simples analyse dos factos e das ideias; o patriotismo, que se tem avigorado em tantas viagens por portos e mares estrangeiros, na permanencia nas nossas colonias e no convivio demorado com os que, longe da mãe-patria, procuram, em labutar constante, adquirir o que ella lhes não pode dar, sem que por isso a enjeitem, mas, pelo contrario, lhes criem maior amor.

É longe da Patria que ella é mais amada; e a nós, officiaes de marinha, muitas vezes nos tem sido dado observar o quanto as colonias portuguesas no estrangeiro são dedicadas ao seu pequeno país, em opposição ao que succede por cá.

Necessidade da educação patriotica

Estamos atravessando uma terrivel crise de falta de patriotismo, constituindo este facto um dos maiores males de que soffre neste momento a sociedade portuguesa e que é uma das causas do enfraquecimento da sua Marinha, falta essa que infelizmente não só se não procura corrigir, mas, pelo contrario, se está aggravando com uma falsa educação, que nos levará ás maiores desgraças, se não dermos outra orientação aos educadores.

Multiplicaram-se as escolas, é certo, a ponto que hoje em Lisboa o seu numero é sufficiente para a população escolar, mas uma parte d'ellas está-nos preparando um perigoso futuro.

Laicas ou religiosas, democraticas ou não, em todas cabia, a par da propaganda especial, que de resto não é em crianças de tenra idade que se deve exercer, o ensinar o respeito á Patria, o amor á terra natal, o exaltar o culto do patriotismo e da bandeira, symbolo que representa o país e não um partido ou uma facção, como se pretende inculcar.

Seja qual for a natureza da escola ou as ideias de quem as subsidia, o que ellas devem ser primeiro que tudo é portuguesas. Não basta que nellas se aprenda a ler e escrever, é forçoso que se eduquem Portugueses, embora se ensinem os direitos e deveres de cidadãos que se queiram chamar livres.

A acção do professor educador é primordial.

Aos professores deve o Japão as victorias que ha pouco assombraram o mundo; mas esses professores, consubstanciados numa orientação toda patriotica, ensinaram ás crianças o respeito pela lei, o amor ao país e a necessidade de serem obedientes e disciplinados soldados e marinheiros.

Visitei aquelle país depois da guerra com a China e antes da da Russia e tive occasião de encontrar muitas vezes grupos de crianças dirigidas pelos seus professores nas visitas aos museus de arte e militares, aos monumentos e aos sitios notaveis, onde aquelles acompanhavam as explicações dos assuntos á vista com exhortações patrioticas e as intercalavam com canções da mesma indole cantadas em coro.

Semelhante systema é usado em diversas nações da Europa e nos Estados Unidos da America. Na Allemanha, em Inglaterra e noutras é vulgar ouvir os canticos e hymnos ou guerreiros ou de louvor á patria e de incentivo ao seu engrandecimento no meio de divertimentos de indole muito differente e em todas as reuniões populares.

Entre nós prefiro não dizer o que succede nem o genero de canticos escolhidos para ensinar á mocidade.

A letra do nosso hymno nacional mal é conhecida. Canções guerreiras e militares não ha. As populares é que começam a ser usadas para o ensino do canto coral, presidindo, porem, á sua escolha o peor criterio, de forma que, se com esse ensino algum proveito tira a gymnastica respiratoria, não concorre para a formação do caracter

nem para nenhum dos outros fins que incumbem ao educador.

As crianças em que se pode exercer uma acção mais intensa, aproveitando-lhes o desabrochar do pensamento e o iniciar da conjugação das ideias, estamo-las nós abandonando a maus professores, que ou não as educam ou lhes ministram falsas e desmoralizadoras noções que concorrem para a dissolução dos costumes, da familia e da Patria.

A bandeira começa hoje a ser respeitada por muitos, graças a uma propaganda activa em que a Liga Naval tem tomado parte preponderante; mas, para uma minoria, infelizmente ainda grande, não passa ella de um farrapo que symboliza não todo o país mas só o regime, e que como tal não há pejo de desrespeitar em espectaculos publicos, quantas vezes deante de estrangeiros!

Eu quisera que, fosse qual fosse o partido ou o ideal de cada um, a bandeira e as côres nacionaes fossem sempre as mesmas, que todos as considerassem como sendo as cores e a bandeira de Portugal, independentemente da forma de governo.

As instituições militares

Poderá parecer, Sr. Presidente, que me estou afastando do assunto que me incumbiram tratar aqui, mas não é assim.

Para que as instituições militares de mar e terra frutifiquem no país, é preciso que todos considerem a sua autonomia como o primeiro e mais importante dever de todo o cidadão, é preciso que todos sem excepção, ao formularem o seu ideal politico, ao alistarem-se num partido, ao acceitarem um programma, reconheçam como condição primordial, que se anteponha a todas as outras, o ser português.

Se esse for o desejo de todos, a vontade imperativa que a todos domine, hão de reconhecer como indispensavel o ter um Exercito e uma Marinha.

Todos os paises servem para exemplo de como esta necessidade é reconhecida.

A Allemanha, cujo engrandecimento assombra o mundo e inquieta a Inglaterra, esse colosso formado no começo do seculo XIX sobre as victorias de Nelson e Wellington, não dá um passo em nenhum dos ramos da actividade humana sem ao mesmo tempo acrescentar os seus program-

mas navaes até o ponto de já ser a segunda potencia maritima.

O Japão, que surprehendeu a Europa com os recursos de que mostrou dispor na ultima guerra, levando de vencida o imperio moscovita, e cujo commercio, invadindo todo o Oriente, começou já a infiltrar-se pelos mercados mais distantes, comprehendeu tambem a necessidade de fazer acompanhar o seu grande desenvolvimento commercial com a organização da esquadra que vimos manobrar ás ordens de Togo, fazendo parte de uma marinha numerosa e bem organizada. Parallelamente com sabias leis protectoras criou marinha mercante, que tem um logar importante entre as das diversas nações.

Os Estados Unidos, a Italia, emfim todos os paises que progridem, poderia eu citar nesta occasião.

Em contraposição, aquelles que, por causas estranhas, páram ou se deixam vencer na luta universal, descuram as suas marinhas de guerra e mercante e as consequencias não se fazem esperar, como succedeu aos nossos vizinhos.

As razões são obvias.

Emquanto as lutas de direitos e as de interesses entre as nações se resolverem pela guerra, o que ha de succeder ainda por muitos annos, pois as ideias pacifistas caminham muito lentamente, e emquanto se considerarem legitimas as ambições que umas nações teem sobre as outras, as instituições militares são as unicas que podem garantir a independencia e a defesa de um país.

As ideias generosas que levaram o Imperador das Russias, pacifico e humanitario, á convocação da Conferencia Internacional da Paz na Haya, da qual resultou a criação do Tribunal Arbitral permanente, essas ideias teem conquistado adhesões sobretudo entre aquelles que, envolvidos nas transcendencias scientificas, se alheiam dos sentimentos mais mundanos, mas não evitaram os desastres ao país do seu proprio iniciador, nem illudem os que a serio se occupam da integridade das suas patrias.

Até hoje todos se teem limitado a aceitar as arbitragens para as questões de menor importancia, continuando ao mesmo tempo a aumentar os seus armamentos numa febre delirante que se julga ameaçar devorá-los.

O desarmamento ainda é uma aspiração platonica.

Não ha muito tempoque numa reunião da Liga Naval Allemã o seu presidente o Almirante Kœster dizia: *desarmar pode fazê-lo o mais forte, mas não o fará; só o faz o*

vencido, se a isso for obrigado. Só seria possivel o desarmamento internacional, se se pudesse estabelecer por acordo entre todas as potencias, ou se se conseguisse combinar a proporção em que cada uma fosse reduzindo os seus armamentos.

Estas palavras foram muito discutidas em Inglaterra, onde, como é sabido, alguns estadistas teem preconizado medidas d'este caracter pelo receio que lhes inspira a luta de construcções navaes ha muito empenhada entre os dois paises.

Muitas vezes este assunto tem andado na tela das discussões politicas, e a conclusão a que se chega é de que essa reducção se operasse por forma que as diversas marinhas, reduzindo todas proporcionalmente o numero de homens e de navios, conservassem a posição relativa que hoje teem entre si ou outra mais desfavoravel.

Ora é isso o que não convem aos que occupam uma posição inferior em relação á marinha inglesa e estão em condições de a melhorar.

Não é arriscado dizer que não será ainda na primeira metade d'este seculo que os philosophos conseguirão ver realizados os seus sonhos pacifistas do desarmamento geral, ou da reducção de armamentos.

A consequencia de não se realizar este *desideratum* qual é?

Que as nações que se queiram manter livres e independentes precisam de se armar para se defender.

Precisamos de poder defender-nos

Eu falo a um auditorio instruido, para quem não é necessario apresentar comparações que tornem mais perceptiveis os factos que aponto e os principios que exponho; mas seja-me permittido buscar um simile que mostra bem á evidencia até onde vae a necessidade da defesa.

As nações, como os particulares, teem de garantir as suas propriedades.

Supponhamos que qualquer de nós adquire uma fazenda, quinta ou propriedade agricola. Melhora as suas culturas, planta as mais bellas arvores capazes de produzir magnificos frutos, desenha-lhe lindos jardins com variadas especies das mais caras e raras flores, mas não lhe faz muros, nem paga a guardas.

O que lhe succede?

Que a todo o momento vê a sua propriedade assaltada

pelos vizinhos ou por quem passa, devastada pelos rebanhos que se apascentam nas proximidades, invadida por animaes damninhos; e, quando chega a epoca das colheitas, os frutos, as flores e quanto representa algum valor, tudo tem sido devastado e roubado.

Como o proprietario deve começar por murar os terrenos onde pretende empregar a sua actividade e capitaes, assim as nações devem primeiro garantir o seu territorio contra as invasões e incursões dos estranhos, antes de o valorizar.

Com o estado actual da sociedade ninguem mobila ricamente uma casa sem que ella tenha portas, ninguem se estabelece nella, nem a habita com sossego, sem que as tranque, lhe ponha fechaduras e as feche á chave, de maneira a evitar os apetites de qualquer que passe e possa saciar a sua voracidade, que chegaria a ser desculpavel dada a falta de protecção.

O mesmo, como já disse, succede com as nações.

Não comprehendo que se empreguem capitaes valiosos em melhorar os portos, abrir estradas, construir caminhos de ferro, e em toda a variedade de melhoramentos materiaes que custam muito dinheiro, sem primeiro garantir o melhor possivel a posse dos territorios que se valorizam.

Chega-me a parecer que se trabalha para os outros. É, como diz o vulgo, estar a engordar a gallinha que os outros hão de comer.

Ainda ha pouco vi confirmadas estas ideias durante a discussão do orçamento no Parlamento Inglês, pelas palavras de um dos seus membros, que disse: «*Não ha progresso possivel para os povos sem segurança, e nos tempos presentes a segurança está limitada pela potencia das esquadras. Recusar á marinha os creditos necessarios é mostrar grande imprevidencia*».

Assim, nós vemos em toda a parte que uma porção e não pequena dos orçamentos de despesa das diversas nações é destinada á defesa do país, dividida pela conservação dos exercitos e das marinhas, pelo seu aperfeiçoamento e com a dotação de modernos navios e engenhos de guerra.

Essas despesas vão crescendo sempre, attingindo sommas que assustam os estadistas, mas estes acabam por se render á evidencia e convencem-se que ellas são uma necessidade insubstituivel; que de nada serve um commercio florescente, uma industria aperfeiçoada, uma

agricultura desenvolvida, se estiverem á mercê do primeiro golpe de mão do adversario ou inimigo provavel; que mil vezes antes a carestia de uma paz armada do que a de uma guerra de conquista e de exterminio.

Nós mesmos sabemos, por experiencia propria, quanto nos custaram as invasões francesas, em vidas, em dinheiro, em riquezas de toda e especie e no atraso que causaram ao nosso desenvolvimento material.

E o direito das gentes? E as allianças?

O direito, como já disse, continua e continuará ainda durante muitos annos a ser vencido pela força. *La force prime le droit* é ainda a maxima basilar de todas as chancellarias.

Das allianças temos muito a esperar, não ha duvida, mas o assunto é delicado para que eu me occupe demasiado d'elle. Direi unicamente que uma alliança só merece este nome quando os contrahentes entram para ella cada um com a sua quota parte de armamento, meios de defesa e ataque, etc.

Quando um d'elles entrega a outro por completo a manutenção da integridade do seu territorio, a alliança passa a ser protecção, a nação que assim procede considera-se uma *colonia autonoma*.

Não é certamente a isso que nós, Portugueses, devemos aspirar. O nosso objectivo deverá ser de tornar effectiva, por meio de instrumento escrito, a alliança que temos, de que não podemos prescindir e que não encontramos melhor, e valorizá-la de maneira a podermos auxiliar o nosso alliado, tornando-a desejada e tambem imprescindivel para elle, como o é para nós.

É sabido que a organização dos exercitos e das marinhas não se deve basear só nas allianças que são falliveis, ensinando-nos a historia que ellas se dão por terminadas de um momento para o outro; mas não é menos certo que a ellas se deve attender sempre, quando se estudam os exercitos e marinhas que convem a um país.

Contando, pois, com a nossa alliada, devemos preparar a defesa terrestre e maritima, prevendo sempre a possibilidade que ella nos venha a faltar e lembrando-nos que, se não podemos ambicionar a defendermo-nos sós de uma grande potencia, outras existem, para quem não será necessario um grande esforço da nossa parte para lhes resistirmos sem o auxilio estranho, que não podemos nem devemos estar constantemente a solicitar para a mais pequena difficuldade que se nos levante.

Não tenhamos ambições de conquista, que não são para o seculo XX, mas tenhamos a justa e legitima aspiração de nos bastarmos a nós mesmos para não sermos enxovalhados por quem não pode mais do que nós.

É pouco extenso o nosso territorio na Europa, são pobres ou estão empobrecidas as nossas terras agricolas, não teem os nossos terrenos jazigos de metaes ou materiaes valiosos, ou não estão elles devidamente estudados e explorados, a industria é incipiente e o nosso commercio faz-se por processos rotineiros e insufficientes para a acerrima luta em que todos andam empenhados; mas tudo isso se modifica, se aperfeiçoa, e as deficiencias do torrão patrio são suppridas pela vastidão dos territorios que possuimos em todas as partes do mundo, capazes de se tornarem ricos e prosperos em todos os ramos da moderna actividade humana.

Para isso é preciso, só, que os homens que estão ou venham a estar á testa dos destinos da patria alarguem os horizontes das suas vistas, abandonando o prisma tacanho das conveniencias partidarias e eleitoraes que estiolam e absorvem as nossas melhores intelligencias.

É preciso que tenhamos todos um ideal mais elevado do que o de possuir um sino no campanario da nossa freguesia, uma estrada que nos passe ao pé da porta ou um caminho de ferro que nos leve prestes á capital.

Bom será ter tudo isto, mas sem sacrificar os interesses geraes, sem olhar só ás conveniencias pessoaes.

É preciso que as nossas aspirações se não limitem a um logar de amanuense, a vivermos numa mediania socegada e commoda, assistindo pachorrentamente ao arrancar das regalias de nação independente e vendo sem sobresalto as tentativas cubiçosas contra os nossos territorios.

Os exemplos de bravura, de sobriedade e de civismo que os nossos soldados e marinheiros teem dado ainda nos ultimos annos, sempre que tem sido necessario verter o seu sangue, são garantia bastante de que os Portugueses não perderam essas bellas qualidades e o país e os governos podem contar com elles.

Mas, o que esses marinheiros e soldados não podem, por grandes que sejam essas qualidades, é improvizar de repente os meios de defesa, as armas e os aprestos militares, sem os quaes a bravura e a coragem se tornam numa temeridade louca, o arrojo num sacrificio pessoal.

Os combatentes já não são as hordas selvagens da

Idade Média, ás quaes bastava força e valentia. Hoje a instrucção militar individual e collectiva é a base das organizações militares. As simples armas de arremesso, perfurantes ou contundentes, transformaram-se em machinas cujo manejo só se aprende com muita pratica e muito dispendio.

Ter homens não basta, é mester que elles saibam servir-se das armas que se lhes distribuam na mobilização, que conheçam as formações em que marcham ou se apresentam ao inimigo, é preciso que entrem nos navios chamados a tripular sem estranhar o novo meio e já adaptados ao mar.

Para isso, repito, Sr. Presidente, é forçoso que continuamente se despendam grandes sommas.

Já tentei provar que fazer essas despesas é indispensavel e sê-lo-hia mesmo que ellas fossem inaproveitaveis ou representassem o empobrecimento do país, que não as pode evitar.

O reputá-las inuteis é um erro em que laboram, uns por menos estudo de assuntos estranhos á ordem de trabalhos a que se dedicam, outros porque preferem ver esses dinheiros empregados em despesas que lhes sejam de proveito mais directo.

As despesas militares são productivas

Portugal gasta hoje aproximadamente 12:000 contos de réis com o Exercito e a Marinha. Deita esse dinheiro fora, como muitos pensam? Certamente que não.

D'esses 12:000 contos de réis, mais de 10:000 ficam no país. Vão beneficiar o commercio e a industria das localidades onde os regimentos se aquartelam ou os navios estacionam.

Os prets dos nossos marinheiros e soldados, os soldos dos officiaes, os jornaes dos operarios que trabalham nos arsenaes militares, pouco param nas suas mãos. Dias depois de recebidos estão espalhados pelo commercio como paga do sustento da familia e da satisfação de necessidades de toda a especie. Os panos dos seus uniformes, os artigos de vestuario, os variados generos para seus ranchos a quem são pagos senão ao commercio do país, que nelle os adquiriu na sua quasi totalidade?

O interesse com que cada localidade defende a permanencia de um regimento ou de um navio mostra bem que

não é só o prazer de ouvir a banda regimental nas tardes do domingo que move as grandes influencias a pôr-se em campo quando se pensa em transferi-los.

Ainda ha pouco, quando El-Rei visitou o Porto depois da catastrophe que devastou o material maritimo do seu commercio local, a primeira cousa que a camara municipal e os elementos preponderantes d'aquella cidade pediram a Sua Majestade foi que mandasse outro navio substituir a *Estephania* que naufragara, e que não saisse d'ali a Escola de Alumnos Marinheiros.

A razão unica, Sr. Presidente, é que aquelle navio ou aquella escola despendem annualmente cêrca de 50 contos de réis.

O que representaria para Faro a saida da outra escola e da esquadrilha de fiscalização, avaliarão bem V. Ex.as, sabendo que a marinha despende com ellas mais de 100 contos de réis.

Exceptuando as despesas com a acquisição de mateterial de guerra e algumas munições, com o carvão e com a tão rara construcção de algum navio novo, todo o resto no país fica, o país enriquece, vae beneficiar a agricultura, o commercio e a industria.

O proprio custo do material que se importa do estrangeiro nem todo elle para lá vae, porque, não sendo a maior parte adquirido por encommenda directa, d'elle cá ficam as percentagens de agencia, as commissões e os lucros dos intermediarios, que representam talvez ainda 25 por cento do que o governo despende.

Sem elementos para poder apresentar algarismos exactos, calculei aproximadamente a parte dos tres mil e tantos contos de réis que a Marinha tem gasto annualmente e posso affirmar a V. Ex.as que é inferior a 500 contos de réis a que realmente vae para o estrangeiro. Todo o resto fica em Portugal e nas suas colonias, que são parte integrante do país e teem o seu commercio tão estreitamente ligado ao da metropole.

A pequena fracção das despesas militares que não beneficia o país tambem não é perdida, Sr. Presidente. Representa o premio do seguro dos capitaes empregados na valorização do nosso territorio e na protecção do commercio que se faz com as colonias e com o estrangeiro.

Se nos vissemos reduzidos só ao commercio interno, em pouco tempo o país caíria na miseria. Para que as nossas mercadorias e navios mercantes transitem pelos mares, é necessario que a bandeira os cubra, que os direitos de

soberania se exerçam, e estes não são outra cousa senão a valorização das despesas militares.

O nosso commercio geral é representado nas ultimas estatisticas por 140:000 contos de réis. Os 3:600 contos de réis que se gastou com a Marinha no ultimo anno são 2,5 por cento d'aquella cifra; e se attendermos só aos 500 contos de réis em que computámos a parte d'elles que vae para o estrangeiro, como com mais exactidão se deve fazer, vemos que 3,5 por mil é o quanto representa o premio do seguro que pagamos e que V. Ex.as devem considerar está bem longe de ser exagerado.

Se no país a vida das cidades e o seu movimento seria impossivel sem policia, se as operações commerciaes, como o transporte, o trafico e o transito, seriam impraticaveis sem a acção dos diversos agentes da autoridade que os regulam e dirigem, com mais razão no mar largo, a grande estrada que a todos pertence e a todos aproveita, o exercicio do direito de transporte seria uma irrisão se não fosse regulado por leis internacionaes, cujo cumprimento são os navios de guerra os encarregados de fiscalizar.

Este transporte é tambem facilitado com o alumiamento das costas por meio de faroes e pela balisagem das barras e fundeadouros. Nos portos, a acostagem aos caes, o movimento das docas e todas as outras operações para aproveitamento do ferramental moderno de que elles são dotados precisam de ser regulados e dirigidos para que do seu uso não resulte a desordem e a confusão que acarretariam inumeras abordagens e avarias com enorme prejuizo para os navios mercantes e para o commercio.

Os encarregados d'essa vigilancia e direcção, os representantes da autoridade são os capitães dos portos, os delegados maritimos, os cabos do mar e os outros agentes que aquelles teem sob as suas ordens, que a Marinha paga e com que despende 75 contos de réis por anno.

O exercicio das pescas, uma das nossas melhores riquezas, que emprega cêrca de 45:000 pessoas e que arranca ao mar productos variados na importancia de mais de 5:000 contos de réis annualmente, tambem não pode ser abandonado ao livre arbitrio dos que as exploram. É dos serviços que mais attenção demanda ás autoridades de Marinha e uma das missões que lhes incumbe, que mais interesse desperta e mais desvelados cuidados impõe. A esquadrilha de fiscalização, que quasi exclusivamente se occupa de regular o exercicio da pesca nos lo-

caes onde se torna mais necessario manter o direito de soberania e o exclusivo para os nacionaes das aguas territoriaes, como é na costa do Algarve e no rio Minho, onde as incursões são de uma frequencia que torna necessaria a quasi constante permanencia dos pequenos navios guarda-fiscal, custa á Marinha mais de 50 contos de réis alem de outros vencimentos de pessoal.

E é assim, Sr. Presidente, analysando em detalhe e friamente estes numeros, que nós chegamos á conclusão de que o dinheiro que se gasta com a Marinha não se deita fora.

É estudando com consciencia a sua applicação, destrinçando as despesas a que já nos referimos e ainda muitas outras, como cêrca de 90 contos de réis que se despendem com os faroes, perto de 60 contos de réis de subsidios á marinha mercante para carreiras de navegação; é notando as pequenas industrias subsidiarias dos arsenaes militares; é conhecendo a enorme legião de individuos dos dois sexos e de todas as profissões e officios que vivem e se sustentam do que outros directamente cobram do orçamento da Marinha, que eu afianço convictamente que o dinheiro que o país com ella gasta, é tão productivo como o que despende em obras publicas ou noutros serviços, de que mais palpavelmente se veja o resultado.

Foi moda classificar de improductivas as despesas militares. Essa moda felizmente vae passando, e os modernos economistas, estudando mais profundamente os orçamentos e não se deixando illudir pelas apparencias, já não dizem que um país empobrece ou se arruina com o que se gasta com a defesa nacional, muito menos quando esse país constroe o seu material de guerra.

Construcção naval

A industria de construcção naval é tão valiosa para uma nação como qualquer outra industria de transformação ou manufactura.

As suas crises fazem-se sentir pela mesma forma, e ainda ultimamente em Inglaterra a falta de construcções navaes para a marinha inglesa e para as estrangeiras lançou nas ruas das cidades tão grande numero dos chamados *sem trabalho,* produziu tão grande abalo na economia do país, como o que mais de uma vez se tem dado com as crises

da industria dos algodões por falta de mercados de consumo.

Assim, nós vemos em Inglaterra por um lado a massa dos contribuintes clamando contra o successivo aumento de impostos destinado á construcção da esquadra e ás despesas militares, por outro lado os representantes dos portos militares e dos grandes centros de construcção na Escocia e na parte occidental da Inglaterra exigindo do governo encommendas constantes que habilitem os estaleiros a darem que fazer durante todas as horas de trabalho ás suas enormes populações operarias.

Na Allemanha succede outro tanto, ainda que em menor escala, não só porque os estabelecimentos de construcção naval não são tão numerosos nem possuem tão grande capacidade de producção, como ainda porque é muito mais fraca a proporção entre a costa de mar e a população dos portos, com a grande superficie e população interiores.

Ao passo que se ouvem os queixumes d'esta maior parte do país, apesar de muito bem orientada pela incessante propaganda da Liga Naval, não ha duvida que é enorme a prosperidade e a riqueza de Bremen, Hamburgo, Wilhelmshaven, Stettin, Kiel e suas circunvizinhas.

Em França, na Italia, Estados Unidos, Japão e outros paises que podem construir os seus navios, constatamos facto identico.

Outro tanto não succede entre nós, porque a industria da construcção naval morreu desde que a madeira foi substituida pelo ferro e aço.

Diz-se que a não temos e chama-se-lhe exotica por o país não ter ferro nem carvão.

Na minha opinião a razão não é essa.

Não é por falta de materias primas que uma industria deixa de se estabelecer, e se a de construcção naval foi já tão florescente entre nós, que nos primeiros tempos da navegação larga fomos quasi os unicos constructores navaes e depois, se não eramos os unicos, eramos com certeza os mais afamados, não foi por certo porque só entre nós houvesse madeiras apropriadas para fazer navios.

Ao contrario muitas d'essas madeiras importavamo-las e outras tivemos até de as semear e esperar longos annos que se desenvolvessem. El-Rei D. Dinis, diz a historia, estabeleceu as bases e iniciou o fomento da Marinha portuguesa, *semeando os pinhaes de Leiria.*

A razão é porque, sendo quasi os unicos que navegavamos, tinhamos mercado para os navios; é porque os nossos

mestres de construcção tinham fama e renome, produzindo melhor que os outros, e os donos dos estaleiros encontravam facilmente fregueses para os seus productos.

É o que não succederia hoje.

Paises ha, onde o ferro e o carvão não existem, com centros de construcção naval para onde o transporte d'esses materiaes é mais caro do que para os nossos portos, o que chega a succeder, ainda que isso pareça impossivel, até para alguns portos ingleses, por exemplo o de Londres, que paga maior frete para o carvão de Cardiff do que Lisboa; o mesmo succede para a maioria dos portos do Mediterraneo, o que não obsta a que nalguns haja estaleiros de construcção naval florescentes.

O que nós não temos é marinha mercante que empregue os navios que produzissemos, marinha de guerra com orçamento para construcções novas a fazer todos os annos que garanta o trabalho de um grande estaleiro; e os estrangeiros não nos virão encommendar navios, porque os nossos productos não são conhecidos nem poderiam ser tão baratos que os convidassem a vir aqui adquiri-los como succede á Italia. A mão de obra não é cara entre nós ou antes o jornal do nosso operario é reduzido; mas a producção é muito pequena, não só por menos resistencia physica, como pelos maus habitos e má educação de trabalho dos operarios, sobretudo na capital.

Ferro temos, em jazigos importantes e de boa qualidade, que até hoje não teem sido explorados, devido á carestia do transporte do minerio desde as minas até aos altos fornos, que não possuimos, ou aos mercados estrangeiros onde seja trabalhado, e que, até agora, se vão abastecer a jazigos mais proximos.

Bilbau, que não está longe do nosso país, tem visto aumentar extraordinariamente as suas prosperidades, fornecendo ferro á Inglaterra em tanto maior escala quanto os jazigos d'esse país e dos outros do norte se vão esgotando.

A prova de que está prevista a hypothese de, num prazo mais ou menos longo, ser necessario recorrer ao nosso minerio, se o ferro continuar a ter o avultado emprego que adquiriu na ultima parte do ultimo seculo e tem continuado a manter, é que a concessão das mais importantes das nossas minas está feita aos grandes industriaes do ferro estrangeiros, nomeadamente ao Creusot.

Se ligassemos por vias ferreas as nossas regiões mineiras com altos fornos, estabelecidos onde tivessemos carvão nosso ou o estrangeiro barato, poderiamos ahi ter em boas

condições de preço bons ferros e melhor ainda bons aços, corrigindo, durante a operação da conversão do ferro, a falta de alguns elementos que este possa ter.

Infelizmente não nos succede o mesmo com o carvão, que tambem ha no país, mas pobre em poder calorifico e de menos adeantada fossilização. Não é este defeito insuperavel, porque nações ha, como a França, em que se dá o mesmo caso, mas que conseguem, addicionando-lhe outras substancias, formar agglomerados, como, por exemplo, as briquettes, de vantajoso emprego quando as caldeiras tenham a grelha adequada para os queimar.

Teem sido mal succedidas algumas tentativas feitas entre nós para o emprego dos nossos carvões, devidas á falta de conveniente preparo, á exploração pouco economica, e, sobretudo, ao uso de caldeiras que importamos de Inglaterra, ou construimos, copiando as inglesas, especialmente estudadas para queimar o seu carvão.

Mas, como dissemos, não seria a falta de carvão, mesmo que o não houvesse, que impediria a industria da construcção naval de se desenvolver.

Estou convencido que poderiamos construir navios bons, em regulares condições de preço, se fizessemos um estabelecimento de construcção modesto e bem estudado, num dos nossos portos do norte, proximo das minas de ferro e ligado a ellas pela via ferrea, com altos fornos onde o carvão nacional ou estrangeiro fosse posto barato, e se lhe assegurassemos compra para a sua producção, ainda que reduzida ás pequenas necessidades das nossas marinhas de guerra e mercante. Era, repito, uma tentativa que julgo seria remuneradora, se fosse posta em pratica com estudo e modestia.

A industria das reparações navaes, que não é senão uma derivada da de construcções, está experimentada e com bom exito, vendo nós hoje no porto de Lisboa todos os recursos necessarios para as pequenas e até grandes reparações do nosso material naval mercante e de guerra.

As companhias de navegação portuguesa já não precisam, como até ha poucos annos, de mandar concertar os seus vapores ao estrangeiro.

No arsenal militar realizámos já construcções metallicas, e, se houve erros de concepção ou de projecto, como alguns pretendem, do que ninguem accusa é de execução defeituosa ou mau trabalho, sendo eu testemunha de que, pelo contrario, o seu acabamento e mão de obra foram

apreciados e elogiados por alguns estrangeiros que na minha presença a examinaram.

Não tenho a menor duvida de que na reorganização da Marinha, que se impõe, devemos preparar o nosso arsenal para construir o nosso material naval, com excepção das grandes unidades de combate, que exigem um ferramental caro, que teria pouca applicação, e os navios de construcção mais especial, porque tambem não seria conveniente criar especialistas para uma fabricação que não seja corrente.

E, quando realizarmos este fim, poderemos repetir ao país, com toda a verdade, as palavras pronunciadas por um dos membros do almirantado inglês, num lanche que a casa Vickers deu na occasião do lançamento ao mar do couraçado *Vanguard*, construido pela casa para a marinha inglesa. Disse elle:

«*Affirma-se muitas vezes que as despesas com as construcções navaes são dinheiro perdido. Estão muito longe da verdade; pelo contrario, é um meio de pôr em circulação uma forte somma de numerario, que sem isso não passaria nunca pelas mãos de milhares de trabalhadores. Basta lembrar que 90 por cento do preço de um navio de guerra é gasto em salarios nas minas de carvão e de ferro, nos altos fornos e fabricas de aço, nas grandes forjas de Sheffield e outras, nos estaleiros de construcção e nas officinas de machinas e de artilharia.*

Por consequencia, não ha melhor meio de resolver o problema dos sem trabalho que dar a fazer uma serie de construcções de navios que assegurem a estabilidade, a certeza e a segurança necessarias á prosperidade nacional. As officinas particulares, pelos seus emprehendimentos e pelo seu esforço continuo e producção, fazem todo o possivel por estar á altura da sua missão».

Eu, Sr. Presidente, convem repeti-lo, para que as minhas palavras não sejam mal interpretadas, não sou tão optimista que supponha que poderemos vir a competir com a Inglaterra ou com a Allemanha na industria das construcções navaes, mas estou convencido de que seria coroada de bom exito a tentativa da sua implantação entre nós, quando em bases seguras e modestas, sem maiores aspirações que as de construir alguns dos navios precisos para as nossas marinhas de guerra e mercante.

Por este meio se tornava de maior utilidade para o país

o dinheiro que é forçado a gastar, trabalhariamos no sentido de que elle produza tudo o que precisa, emancipar-nos-hiamos do estrangeiro, aumentavamos a sua riqueza e venceriamos uma das resistencias que se teem opposto ao desenvolvimento da marinha de guerra.

Desejo deixar bem accentuado que, mesmo na hypothese de ser necessario importar as materias primas e sendo os fretes dos portos do norte da Europa para Lisboa de 5 a 7 shillings por tonelada, ou de 2 a 3 réis por kilogramma, não é esta quantia minima que torna a industria das construcções metallicas impossivel entre nós, como não o está sendo a das reparações navaes, que tambem consome ferro e carvão vindos do estrangeiro.

E basta só pensar que no custo total de um navio o valor inicial das materias primas é só de 18 por cento, para avaliar o quanto representaria de melhoria para as classes operarias e trabalhadoras o dinheiro que se gaste em fazer navios.

Orçamentos navaes

Se nós precisamos ter Marinha, e com o dinheiro que nella gastarmos, longe de arruinar o país ou de despender sommas que ficarão improductivas, vamos espalhá-las entre os nacionaes, conseguindo com isso receber dos ricos que mais impostos pagam, para entregar aos que mais necessitam e trabalham, realizamos um dos mais preconizados principios da economia politica.

O que é preciso é gastar bem, tirando d'essas despesas inevitaveis o maior proveito e sem de forma nenhuma ir sacrificar a dotação de nenhum dos outros serviços do Estado tambem imprescindiveis.

A comparação com a distribuição orçamental de outros paises, procurando de preferencia os que estão em condições semelhantes ao nosso, dá-nos com exactidão quaes os recursos que Portugal deve destinar á sua Marinha.

Não podemos aspirar certamente ás percentagens que encontramos nos orçamentos das potencias de 1.ª ordem, teremos de escolher o termo de comparação entre as de 2.ª que teem um vasto imperio colonial, e excluir aquellas em que as condições geographicas limitam o seu campo de acção naval a mares quasi interiores, reduzindo o papel da marinha a pouco mais do que uma defesa local, como são a Dinamarca, Suecia, Noruega e até a propria Austria, todas as quaes, apesar do seu ob-

jectivo reduzido, já gastam proporcionalmente mais do que nós.

Deve-nos servir de exemplo a Hollanda, nação de uma administração modelar, com as suas finanças em magnificas condições e que, se não tem um tão avultado encargo para pagamento de juros da sua divida, despende quasi tanto nas obras hydraulicas que annualmente precisa fazer para defender do mar o seu territorio, quasi em permanente ameaça de ser alagado.

Já mais de uma vez tenho apresentado, e varios camaradas meus tambem o teem feito em trabalhos de diversa natureza, mappas comparativos das despesas navaes das diversas nações e das suas percentagens em relação ás despesas totaes. Abstenho-me de o repetir, mesmo porque a apresentação de muitos algarismos é de difficil apprehensão a quem ouve uma exposição lida como esta. Basta dizer que a Hollanda gasta com a sua marinha 9 a 10 por cento do seu orçamento de despesa, ou sejam mais de 6.000:000$000 réis.

É quanto Portugal deve gastar, o que representará 8 a 9 por cento do total das nossas despesas, mais 2 a 3 por cento do que a actual percentagem de 6 por cento, só inferior na Espanha e na Russia, que tão caro pagaram a imprevidencia de contribuir para a marinha com tão minima parcela dos seus orçamentos de despesa.

A aspiração manifestada na these do Club Militar Naval, de que Portugal gaste com a sua marinha 6.000:000$000 réis, é perfeitamente justificada, porque a Marinha está convencida que sem ella o país não pode prosperar, nem progredir, e sobretudo não pode manter a sua integridade. A consciencia não a accusa de ter malbaratado os dinheiros que lhe tem votado para a sua administração. Tem gasto em navios que reputa inuteis uns, de manutenção cara outros, porque são os unicos que lhe teem sido dados.

Com 3:000 contos de réis, unica verba que nos ultimos 20 annos foi votada extraordinariamente para acquisição de navios novos, a administração de marinha conseguiu ver aumentado o seu effectivo de 3 cruzadores com um total de 7:000 e tantas toneladas, alem de applicar ainda algum dinheiro á construcção no país de 2 navios com perto de 2:500 toneladas. Seja qual for a opinião sobre a escolha de typos dos navios, e seu valor technico e militar, a verdade é que com tal verba não era facil construir mais.

Ha já annos que o custo inicial e a construcção dos navios de combate geralmente conhecidos por couraçados são avultados; e mais o são desde que a Inglaterra, não pelas lições da guerra russo-japonesa, como muitos suppõem, mas como resultado dos estudos de gabinete baseados nas manobras e exercicios das suas esquadras, construiu o *Dreadnought*, que hoje constitue o typo-base, já aumentado e melhorado por ella e por outras marinhas.

E tão avultadas são essas despesas, Sr. Presidente, que já o fallecido jornalista Emygdio Navarro, ainda não havia os *Dreadnoughts*, divagando sobre o assunto, criou a frase, tão discutida no nosso pequeno meio naval, de que *o mar não é para pelintras*.

Admirei naquelle estadista a facilidade com que estudava e discutia todos os assuntos, mesmo aquelles que estavam distanciados da esfera da sua habitual acção, e a eloquencia e vigor com que escrevia e defendia as suas ideias, muitas d'ellas tão razoaveis e convenientes para o país, que a sua obra é ainda hoje a prova da razão que tanta vez lhe assistia.

Mas nesta frase e na argumentação em que a baseava, errou, por ver a questão por um falso prisma.

Os Dreadnoughts não serão para pelintras, é verdade, mas o mar é para todos, ricos e pobres.

Assim como diz o antigo adagio que o sol quando nasce é para todos, ou o outro, que neste mundo todos teem direito á vida, assim o mar é tão grande, tão vasto e tão immenso, que nelle navega o rico a opulencia e a riqueza dos seus grandes couraçados, dos seus *Dreadnoughts* para empregar o termo consagrado, e os pobres ou os remedeados os seus navios mais pequenos e menos fortes em potencia de artilharia e de couraça, mas tão disciplinados, tão efficientes e quantas vezes com os seus tripulantes mais cheios de enthusiasmo, de bravura e de patriotismo que os dos colossos.

Todas as nações que do mar vivem, que do mar precisam para ligar os seus territorios, que d'elle se servem para o seu commercio, necessitam de o fazer percorrer pelos representantes dos seus direitos soberanos. No mar se batem os grandes, como se batem os pequenos, emquanto a guerra não for privilegio só dos poderosos.

O mar, Sr. Presidente, é para todos, cada um consoante as suas forças. Eu tenho ouvido muitas vezes perguntar para que nos servirá ter Marinha, se nós não podemos pensar em resistir á inglesa ou á allemã. Esta razão

é curiosa e tão especiosa, que se todos assim pensassem, não existiriam marinhas de guerra, tal é o absurdo a que conduz esse raciocinio.

Porque sendo a marinha inglesa a mais forte e não podendo as outras ter a pretensão de a vencer, deixariam estas de existir, e não havendo outras a inglesa tambem desappareceria por desnecessaria.

Não creio que tenha havido quem assim pense senão por desconhecimento do assunto.

Pelo contrario, vemos que as nações maritimas aumentam as suas forças navaes, tratam d'ellas com todo o cuidado, cada uma dentro da esfera das suas posses ou dos seus recursos financeiros. A grande maioria das potencias não aspiram a vencer a marinha inglesa, mas não deixam por isso de criar e desenvolver a marinha que podem e lhes convem.

E, se alem das potencias de primeira ordem só a Austria, a Italia, o Brasil, e agora diz-se que tambem a Argentina, se resolvem a construir *Dreadnoughts,* nenhumas das outras renunciam a andar no mar, nem o abandonam por não serem ricas.

É esta a orientação geral e com mais razão deve ser a nossa, porque mais de metade da extensão das nossas fronteiras continentaes é maritima, temos dois archipelagos formando parte da metropole, temos um vasto imperio colonial, que só pelo mar pode ser servido, e 90 por cento do nosso commercio é maritimo.

Se a existencia da Marinha de guerra é essencial aos outros, a nós impõe-se como a principal garantia da defesa e protecção do commercio, sem a qual Portugal succumbirá sem chegar a dar um tiro.

A these para o Congresso Nacional

Foram estas ideias, Sr. Presidente e meus Srs., que inspiraram o Club Militar Naval na elaboração da these que apresenta ao Congresso Nacional, satisfazendo ao pedido que lhe foi feito pela commissão organizadora.

Podia o Club Militar Naval ter alongado muito mais o seu trabalho, mas propositadamente o não fez para tornar facil e attrahente a sua leitura. Fugiu quanto pôde de entrar em minucias e detalhes de ordem technica por lhe parecer dispensavel e improprio para discussão numa assembleia que se vae occupar, de uma forma geral, dos

problemas de toda a especie que interessam a vida da nação portuguesa.

Nessa these, depois de um resumo muito succinto da historia maritima portuguesa, em que se assinala o papel da Marinha desde o seu inicio na primeira dynastia, evidenceia-se o seu trabalho nas colonias durante o ultimo seculo, trabalho esse que, se não foi o mais brilhante, foi aquelle em que teve de lutar com inimigos mal organizados mas muito aguerridos, em climas inhospitos e em costas e territorios que era mester descobrir ao mesmo tempo que conquistar, em que mais sacrificios se lhe impôs numa luta ingloria e pouco conhecida, porque só a propria Marinha era testemunha do que fazia, e que teve como resultado o preparar o brilhante futuro que as colonias nos reservam.

Occupa-se depois da organização naval que nos convem, não só na parte referente a material, como tambem ao pessoal, e ás variadas engrenagens que constituem o complicado mecanismo da administração de uma potencia naval ainda que de segunda ordem.

Expõe os defeitos que nella se teem manifestado e apresenta os remedios com que entende poder modificar-se para melhor, attribuindo a maioria das suas deficiencias á resistencia que fatalmente offerecem as velhas ideias em se deixar vencer pelos novos processos baseados nos progressos do material naval, accentuando que á errada orientação que pretende manter como objectivo principal da nossa Marinha o serviço estrictamente colonial, é devido o actual estado de decadencia da Marinha de guerra portuguesa.

Quanto são justos e razoaveis os principios apresentados na mesma these é prova sufficiente o ver como depois da sua publicação téem servido de norma reguladora das medidas promulgadas pelos Ministros que teem sobraçado a pasta da Marinha, e das que, por excederem as attribuições do poder executivo, se annuncia serão traduzidas em propostas de lei a apresentar ao Parlamento.

Comquanto este facto represente já uma consagração das ideias expendidas, não é elle ainda sufficiente para que a Marinha veja proxima a sua regeneração.

É preciso mais, Sr. Presidente, torna-se necessario que todos os que teem a seu cargo, ou sujeitos a seu mando, os varios organismos da Marinha, se compenetrem de que nada ganham resistindo, e é forçoso evolucionar, com

prudencia sim, mas caminhando sempre ávante. Não se deixem arrastar pelas fantasias dos que desejam andar depressa de mais, mas pensem, ao ditar as suas ordens, que os progressos do material é forçoso que sejam acompanhados pelos do pessoal. Pretender que os navios modernos sejam tripulados por pessoal obedecendo ás mesmas regras e normas que o que guarnecia as antigas corvetas e canhoneiras, é um erro que nos está prejudicando a efficiencia dos navios, custando muito dinheiro com o mau aproveitamento e rendimento do material e, peor ainda, está estiolando e gastando a boa vontade e a actividade dos que para reagir precisam sustentar uma luta quasi diaria, e que melhor aproveitadas podiam e deviam ser.

Pensar assim, Sr. Presidente, não é ser revolucionario e a these de que me estou occupando tambem o não é, apesar de haver quem a classifique de *trabalho de rapazes.*

A discussão das bases para a sua elaboração fez-se em muitas assembleias geraes do Club Militar Naval, onde todos disseram da sua justiça, falaram quantos quiseram, e sobre alguns pontos concretos incidiram votações por desacordo de pequenas minorias.

Representa por consequencia a opinião da maioria dos meus camaradas, opinião muito ponderada antes de emittida, e não eivada dos arrebatamentos das fantasias da pouca idade.

As conclusões, em numero de quatro, representam um programma naval completado pelas considerações que as antecedem, e em que se trata em especial dos principaes problemas da organização da Marinha.

Não se pede de mais; pelo contrario, o que se propõe não corresponde nem basta para satisfazer ao que a Marinha necessita, para desempenhar cabalmente os serviços que lhe incumbem em tempo de paz, e muito menos para os que desejaria prestar, se Portugal se visse envolvido numa guerra, nem mesmo que, estranho a ella, tivesse só de manter uma estricta neutralidade.

Os seus ideaes limitou-os aos recursos financeiros de que o país dispõe e que deve destinar ao serviço da Marinha, sem prejudicar todos os outros não menos merecedores de dotação conveniente.

Esses recursos pede que tenham uma applicação sábia e ponderada, de maneira a d'elles se tirar o maximo proveito util, consoante aos modernos ensinamentos da orga-

nica naval, sem extravagancias, nem superfluidades, mas tambem sem restricções nem pretensas economias que prejudiquem a efficiencia do material. Ha economias que são verdadeiros desperdicios.

Mostra ainda a these do Club Militar Naval, nas conclusões que venho desenvolvendo, que é indispensavel a criação de base de operações e de pontos de apoio, sem as quaes é impossivel o emprego util das unidades navaes.

Como principal base de operações no porto de Lisboa, torna-se urgente a criação do organismo principal de um porto militar — um arsenal — que em todas as circunstancias possa abrigar e reparar, a sêco ou fluctuando, todos os nossos navios, por mais damnificados ou avariados que a elle se acolham. A necessidade, para realizar este fim, de o transferir para a margem sul do Tejo foi recebida com desconfiança e receio, força é confessá-lo, a primeira vez que veio a publico com um certo caracter pratico, apresentado pelo Sr. Conselheiro Ayres de Ornellas, porque até então, apesar de ter o assunto sido mais de uma vez estudado, não tinha chegado a formular-se um projecto viavel. Essa desconfiança e receio vão-se desvanecendo: os que applaudem são cada vez mais numerosos, não só por mais conscios da sua indispensabilidade para a reorganização naval, como pela grande somma de beneficios de toda a especie que acarreta para a cidade de Lisboa.

Havendo base de operações, pontos de apoio, arsenal e navios, preciso é o pessoal, que felizmente em quantidade não nos falta. Se nações ha que pela sua riqueza teem de limitar o numero de unidades navaes aos recursos de gente para os tripular, entre nós succede o contrario.

Gente ha em excesso e nella abundam as qualidades nativas essenciaes para o mester, que tanto se coaduna com a indole da nossa população.

Precisa naturalmente de ser orientada, disciplinada e instruida segundo os modernos processos e do modo de o conseguir desenvolvidamente se occupa a these do Club Militar Naval.

É assunto tão ou mais importante que a acquisição do material, porque as peças não vencem só os combates; ganham-nos *the men behind the guns*, quer dizer, os homens que as servem.

Cada vez se reconhece mais a influencia do factor pessoal para o bom exito das batalhas navaes em tempo de

guerra e para o bom desempenho dos serviços em tempo de paz, chegando alguns escritores da especialidade a affirmar que a superioridade do pessoal pode mesmo suprir uma differença na potencia do material que vae até $^2/_5$.

Ainda que esta cifra possa parecer exagerada, e não devamos confiar demasiado na falta de preparação dos outros, a verdade é que a historia é fertil em exemplos que attestam terem sido vencidos algumas vezes os mais fortes na tonelagem dos navios, potencia da artilharia, espessura da couraça e noutros elementos com que se calcula theoricamente o potencial de um navio ou de uma esquadra.

Conclusão

Estas lições de historia devem ser para nós um incentivo ao estudo e trabalho aturado, para procurarmos attingir o maximo da efficiencia nos navios de que possamos dispor.

E devem tê-las sempre em vista os nossos governos e estadistas, os governados e a nação inteira, para nos fornecerem todos os meios de podermos conseguir essa efficiencia e principalmente para se não deixarem vencer pelo pessimismo, pela indifferença e pela persuasão de que a impossibilidade de termos *Dreadnoughts* ou de nos podermos medir com uma marinha de primeira ordem, é razão para renunciarmos a ter a Marinha que podemos e devemos possuir.

Quem quer, pode. O querer é faculdade que teem os homens, e nós, que ainda ha poucos annos mostrámos a algumas tribus africanas, que chamavam aos Portugueses *mulheres* e até *gallinhas*, que eramos homens e dos da antiga tempera, devemos tambem mostrar á Europa que o somos, querendo elevar a Marinha da posição que occupa nas tabellas estatisticas da potencia naval, onde figuramos abaixo da Turquia e até da Grecia.

Não é trabalho difficil para os herdeiros de quem foi senhor de um vasto imperio, que nós outros recebemos já diminuido, mas onde temos ainda recursos de sobra para formar sobre elle o *Portugal Maior*.

Não ha muito que ouvimos nesse logar o Chefe do Estado dizer e affirmar que é esse o seu desejo e que acompanhará os que enveredem pela senda apontada no lemma da Liga Naval — *O futuro de Portugal está no mar* —

para o engrandecimento da nossa Patria e resurgimento do nosso poderio naval.

Que o acompanhem nesse trabalho todos os Portuguezes e a tarefa será facil.

Os meus votos, Sr. Presidente, são de que o Congresso Nacional, como representante d'esses 6 milhões de Portuguezes, fale bem alto e diga ao país, com a autoridade que lhe dá a representação das principaes forças vivas da nação, que:

PORTUGAL PODE E DEVE TER MARINHA DE GUERRA.